

都市整備委員会行政視察報告書

1 日程

平成 29 年 8 月 23 日（水）～ 25 日（金）

2 視察先及び視察項目

- (1) 岡山県岡山市 ①歩いて楽しい県庁通り整備事業について
②まちなか公園マネジメントについて
- (2) 広島県広島市 広島駅南口再開発事業について
- (3) 広島県江田島市 都市計画マスタープランについて
－みんなで築く魅力ある『海生交流都市』－

3 視察委員

- 委員長 長 野 元 祐 自由民主党大田区民連合
- 副委員長 秋 成 靖 大田区議会公明党
- 委 員 高 瀬 三 徳 自由民主党大田区民連合
- 岸 田 哲 治 自由民主党大田区民連合
- 小 峰 由 枝 大田区議会公明党
- 福 井 亮 二 日本共産党大田区議団
- 松 原 元 大田区議会民進党
- 湯 本 良太郎 闘う改革の会
- 馬 橋 靖 世 大田無所属の会

4 視察項目の概要・所感

【所感】は、項目ごとに各会派としての所感を記載。

(1) 岡山県岡山市

◆視察項目

- ①歩いて楽しい県庁通り整備事業について

【概要】

岡山市は、「車中心から人優先のまちづくり」に取り組んでおり、県庁通りの1車線化の回遊性向上社会実験を行った。歩行者・自転車・自動車を分離し、安全快適な空間づくりの実施、また沿道を含めた賑わいづくりや歩道上にベンチの設置等を行い、その効果や自動車交通等への影響を検証した。

(岡山市ホームページから引用)

3-1. 県庁通り回遊性向上社会実験

「車中心から人優先のまちづくり」「歩いて楽しいまちづくり」のため、県庁通りにおいてすべきこと...

①安全快適で「歩きたくなる」道路空間を創り出すため、車道を1車線化（現状2車線一方通行）し、自転車走行空間を設けたり、歩道を歩きやすくする

②歩いて楽しい魅力ある通りを整備することで、拡幅した歩道空間の有効活用など歩きやすい空間、滞留しやすい空間、楽しい空間とする

実験の概要

- 実験的に車道を1車線化
- 沿道を含めた賑わいづくり(イベント)の実施や歩道上にベンチの設置

→ 交通量調査やアンケート調査によりその効果を検証



実験前(2車線)



実験中(1車線)

11

(岡山市資料「岡山市における中心市街地回遊性向上施策」から引用)

②まちなか公園マネジメントについて

【概要】

西川緑道公園における街なかの賑わいづくり活動をより充実させるため、また石山公園周辺におけるオープンカフェ常設などによる賑わいの拠点づくりのため、それぞれの公園において、パークマネジメントの手法により、立地特性を活かした将来的な運営方針を定め、利活用のルール作りを行っている。

(岡山市 平成27年度当初予算(案) 主要施策・事業補足資料から)

3-1. 西川緑道公園筋回遊性向上社会実験

中心市街地にありながら水と緑が豊かな西川緑道公園の魅力を活かして、市民協働による新しい賑わいづくりのため【西川緑道公園筋歩行者天国】を実施



西川緑道公園



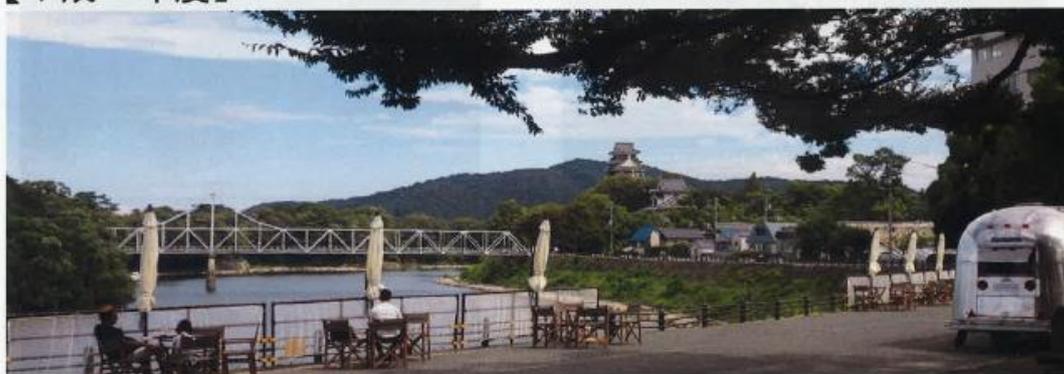
歩行者天国実施エリア

27

【平成27年度】



【平成28年度】



(岡山市資料「岡山市における中心市街地回遊性向上施策」から引用)

【所感】

(自由民主党大田区民連合)

●視察項目①について

古くから岡山城を中心として発達していた「旧城下町エリア」と、鉄道が敷かれ岡山駅の周りに新たに出来た「岡山駅周辺エリア」という岡山市の中心市街地の約360ha・約1キロの距離を一体化し、「歩いて楽しい道路空間整備事業」で中心市街地回遊性向上により、駅のそばに平成26年に開業した大規模商業施設による集客力を街なかへ波及させる、中心市街地の魅力と賑わいづくりのため、イベントの実施や歩道上にベンチの設置等、「車中心から人優先のまちづくり」「歩いて楽しいまちづくり」の社会実験を行った。公共空間の使い方が変われば街は変わるのではないかと。

その結果、人々が安心してゆっくりとまち歩きが出来るため、少しずつ賑わいもでき、また自動車の利用者にも不自由が無いようで、多くの方に好評とのこと。この社会実験を重ね、現在二車線の自動車道を一車線の道路にし、空いた道を歩道に整備し、また沿線建物も将来少し後退してもらい通りのイメージを考えていました。

街を大きく変える取り組みが、岡山に住んでいる人・岡山を訪れる人が安全

に安心して岡山を楽しめるよう、多くの人々の願いが叶う町になるよう、進めるようになっていたと思います。

●視察項目②について

西川緑道公園は、西川を中心として緑ゆたかで歩きやすい木々に囲まれた直線の桶屋橋から県庁通りの平和橋までの公園の一部約400mと、その公園に接して車道を通行止めにし「歩行者天国」として公園と一体化して、オープンカフェや踊り、模擬店と、誰もが安全に安心して公園を楽しむことも実施して好評とのことで、西山緑道公園と縦に交差している県庁通りを歩いて楽しい道路に整備し共に回遊性を持たせる取り組みを進めようとしている。

石山公園も岡山城・後樂園の旭川対岸の公園で今までに緑ゆたかで歩きやすい公園を、オープンカフェ常設にして賑わいの拠点としようとする取り組みで、共に恵まれた自然を生かし住環境を整え、福祉・医療・教育等、都市機能の集約を目指し、活力と魅力あふれる都市づくりを進めていました。

(大田区議会公明党)

●視察項目①について

今回、視察をさせていただいた「歩いて楽しい県庁通り整備事業」は、現在、賑わいのある岡山駅周辺と、岡山で最初に出来た市街地、そして、賑わい再創出を課題とする岡山城や県庁周辺との回遊性で結ぶというものである。

「車中心から人優先のまちづくり」では、安全快適で「歩きたくなる」道路空間の創出。「歩いて楽しいまちづくり」では、歩いてみたくなる魅力ある通りを整備とのことであったが、なかでも、滞留しやすい空間づくりのために歩道上へのベンチの設置が大変に興味深かった。回遊性向上の社会実験の期間内に、イベントを開催している場所の近辺に設置されたようだが、集まってきた人々の滞在時間を増やす方法として私たち大田区においても是非とも参考にしたい取り組みである。

市役所で担当の方の説明を受けた後に、県庁通りを実際に歩いてみた際は、社会実験開催時の賑わいの模様が想像できる魅力豊かな街なみであった。

●視察項目②について

岡山市の「まちなか公園プロジェクト」に関連して「パークマネジメント」について学ばせていただいた。「市民主体のにぎわい創出」「エリアマネジメントの視点導入」「効率的な運営」の三つの視点を持ちながら公園が選定されたという。

なかでも興味深かったのは、ネットワーク型公園である「西川緑道公園」のマネジメントは、岡山市を広域にわたって流れる西川緑道を活用したものである。「西川緑道公園筋歩行者天国」の実施については、幾度かのイベント実施

を通じながら活動のプレイヤーを発掘するなど、市主体の形から市民協働の形へと移行を図っており、今後の実行委員会形式の定期開催へ繋がっていくこととなる。

実際に3時間以上にわたり緑道公園を歩いてみたが、周辺の店舗や施設などによっても地域それぞれで違った側面があり、これから先も多くの可能性を秘めていると感じる緑道公園であった。私たち大田区における、呑川、新呑川、内川、旧呑川緑地の活用の参考としたい。

(日本共産党大田区議団)

●視察項目①, ②について

- ・歩いて楽しい県庁通り整備事業

車中心から人優先のまちづくりのための県庁通り回遊性向上の社会実験を行っている。実験概要は2車線道路を1車線に規制し歩道の拡幅やベンチの設置を行った。また、イベントにも取り組んでいる。

- ・まちなか公園マネジメント

パークマネジメント。公園にそれぞれテーマを設けて特色のある公園を目指している。

岡山市の中心市街地には二つの核があり「旧城下町エリア」(文化エリア)・「岡山駅周辺エリア」(商業エリア)がある。

この二つのエリアをリンク(回遊)させるために①②の事業を行っている。岡山駅周辺エリアの巨大ショッピングモール(イオンモール)の集客を旧城下町エリアへ誘導させることを進めている。

ここで懸念を持つのがイオンモールを拠点にしていることである。エリア全体で集客を狙うのではなくショッピングモールからの誘導ではエリア全体の魅力向上につながるのかは疑問が残る。また、イオンモール近辺では駐車場入庫待ちの慢性的な渋滞が見られる。

回遊するのは、目的があり回遊するのであり、それぞれの魅力向上が必須であるのではないか。

特に西川緑道公園筋回遊性向上には大きな可能性があり集客が見込めるのではないか。歩行者天国の実施などイベントも行われている。このイベント等の主導は依然として市であり継続性に不安がある。市民を主体とした運営体制の確立が必要だと考える。

(大田区議会民進党)

●視察項目①について

岡山市中心市街地が岡山駅を中心とするエリアと、岡山城を中心とする旧城下町の二つの核で構成されている特性上、観光客や地元住人がそれぞれのエリ

アを回遊する流れを生み出すことは、相応のメリットを感じる。岡山市は「歩いて楽しい魅力ある通り」と「歩きたくなる道路空間の創出」の二本立てで実現を目指しているが、前者は後者に付随する形のイベント開催であり、大田区が学ぶべきは該当する通りの車道数変更や自転車レーン設置及びそれに伴う各種交通量の正確な計測であると考え。大田区においても目的地の点と点とを結ぶ回遊ラインの構築の可否は確認が可能であると考え。

しかし、如何に回遊ラインの整備に注力をしようとも、目的地と目的地との点と点に観光客、地元住人を引き寄せる魅力がなければ実現は困難であると考え次第である。

●視察項目②について

岡山市は、「市民主体のにぎわい創出」、「エリアマネジメントの視点導入」、「効率的な運営」の三つの視点を取り入れ、賑わいの創出ができる公園の選定をおこなったとのことで、5公園の説明を受けた。5公園とも目指すべき方向性が異なるため、個々に所感を述べることは差し控えるが、実際に何か所か視察に訪れたものの「賑わい」を感じることはできなかった。三つの視点が実利に適っているかの判断はできないが、イベント開催時にしか単発で人が集まり回遊する、では意味はないと考える。区中心地に大規模公園が存在しない大田区において、当該類似事業を行う際には「エリアマネジメントの視点導入」を最重要に考慮すべきであると考え次第である。

(闘う改革の会)

●視察項目①について

岡山市の中心市街地は約360ヘクタール、その中に観光名所や官公庁が点在をしている。

中心市街地の人口動向は昭和45年から平成12～14年まで減少を続け約2万人まで減少をした。その後再開発や中心市街地活性化に取り組み、平成26年には約2万5千人まで人口が増えた。

年齢構成に目を向けると再開発により分譲マンションが増え、平成22年の国勢調査によると生産年齢人口が多くを占める人口構成となっている。

彼らの暮らしぶりは車による移動が主であり市内に空地ができるとそこが駐車場になる傾向が増え、市内中心地は駐車場が供給過剰状態となると共に町の活気も失われたと感じる市民も多くいたようだ。

そこで市内の回遊性の向上と、車で通過するだけの中心市街地を歩行して楽しい町を目指そうという方針をうちだす。

それが歩いて楽しい県庁通り整備事業である。

歩行者が安心して歩けると共に快適性にもこだわり車道が2車線の通りを車道1車線へと変え、十分な歩行者空間と自転車走行空間を作りベンチの設置や

賑わい創出を目的としたイベントなども積極的に行い市民がどの様に感じたかのアンケートを実施するなどして歩いて楽しい県庁通りの実現に向けて取り組んでいる。

実際に歩いて感じたことは、町にとっても清潔感を感じたことと、若い方が中心市街地で仕事をしていることが印象に残った。

大田区においても、高齢化が進み生産年齢世代を日中に町で見かける事が少なくなった商店街を多く目にする。岡山市の様な着眼点で町づくりを進めることはとても興味深いと感じた。

●視察項目②について

市内の公園の活用にも若者をターゲットにした公園利用に焦点を当てている所が私には共感もてた。公園利用の視点は単発的なイベントを開催すると言った狭義的な視点ではなく通年通しての利用の在り方に工夫がなされておりこの点はイベントによる活性化を図るパターンの多い大田区にとって学ぶべき点が多いのではないだろうか。

歩いて楽しい県庁通り整備事業についても共通して言える事ではあるが、10代～30代くらいの年齢層の市民の活躍や経済・消費活動の活発化を図ることにより町の活気を盛り上げようとしている戦略に非常に共感もてた。

オープンカフェ実験においても、観光客ターゲットがメインでは無く市民の日常的な利用を目指している点が共感を覚えた。

(大田無所属の会)

●視察項目①, ②について

制度の概略については割愛する。

印象として強く残ったのは民間活力の活用について。まちづくりに関係する様々な団体や活動家、企業と結び付き、来訪者に気持ち良く、楽しいと思わせるサービス向上に寄与している。

行政としてのまちづくりの特徴としては、市内中心部や駅前エリア、石山公園西川緑道などを、回遊型観光の動線で結節する事で、コミュニティサイクルを含む自転車や歩行者の回遊性を高め、様々なエリアで特色のある都市体験を味わう事が出来る。

晴れの国のイメージをうまく活用し、各公園での使用許可や飲食、物販の規制緩和などを行い、民間による自発的なイベントなどを誘発する事により、開かれた明るい都市像を作り出している。

まさに動線造りとサービスの拡大、行政と民間が互いの良い所を補い合っている形だと感じた。実験的とはいえ、観光に関してはトライ&エラーの精神で規制緩和を行う事も重要な政策であると感じた。



(2) 広島県広島市

◆視察項目

広島駅南口再開発について

【概要】

Aブロック地区

広域交通ターミナルである広島駅に隣接した重要な位置にあるが、木造老朽家屋が密集し、立地にふさわしい土地利用がなされていない状況だった。このため、地元権利者が再開発組合を設立して市街地再開発事業を実施し、広島市の陸の玄関にふさわしいシンボル性の高い高次商業施設を建設したものである。



Aブロック地区再開発ビル
平成8年10月 工事着手
平成11年4月 再開発ビル竣工

B・Cブロック地区

Aブロック地区と同様、広島駅に隣接した重要な位置にあるが、老朽建物が密集しているなど、効率的な土地利用がなされていない状況だった。このため、組合施行による市街地再開発事業を実施し、建物の不燃化と土地の高度利用により、都市機能を更新するとともに、商業・業務機能の集積及び都心居住の推進を図り、広島陸の玄関にふさわしい地区に再生しようとするものである。

(広島市ホームページから)



Bブロック地区再開発ビル
平成25年3月 工事着手
平成28年8月 再開発ビル竣工



Cブロック地区再開発ビル
平成26年4月 工事着手
平成28年12月 再開発ビル竣工

【所感】

(自由民主党大田区民連合)

広島市の市街地整備事業は、昔からの城を中心として発達して来た街と、その後鉄道が敷かれ駅舎が町から少し離れた所に出来た地域との二つの地域に分かれて無秩序に発展してきた街を一体化して、持続的な発展を遂げるため、集約型都市構造を実現することを図り、良質で価値の高い市街地の整備を進めることを目的としている事業でした。

そこで広島駅周辺にある第二次大戦後の無秩序に建物が立ち、道路が狭く行き止まりの街は、災害が発生したときなど避難が難しく危険であることから、生活環境を改善し安全で安心して快適な暮らしを営むことが出来るように区画整理事業を行ったもので、広島駅北側は平成23年に完了、南側の南口Aブロッ

クは平成11年に完了、南口B、Cブロックが平成28年に完了しました。

事業に当たっては長い年月と多くの方々・権利者・参加事業者・県・市の長年にわたる努力により出来あがって来たものと感じました。

(大田区議会公明党)

広島市は「広島市都市計画マスタープラン」の下、コンパクトシティ+ネットワークの様々な都市機能が集積された市街地再開発事業整備に着手した。

戦災復興の昭和30年代から維持されている駅前の無秩序に並ぶ家屋や商店の老朽化・住人の高齢化の現状。

その上で地権者の反発が多い中、夜討ち朝駆けで行政が地権者への説明の時間をかけ、市による市街地再開発事業基本計画策定から、地権者による準備組合設立、そして第三セクター設立と運び、核テナント決定に至り高度利用地区として都市計画が決定する。

区画整理もでき、良質な居住環境を整備できたことでは参考になった。

行政が事業協力者を水面下で交渉した事で地盤固めができたことが印象的であった。

地上52階等、集約型の高層ビルによりスプロール化を未然に防ぐ意図も含まれると思われるが高強度コンクリート躯体で100年持ったとしてもその先の撤去費用のことまで考えていくのがこれからの課題となると考える。

(日本共産党大田区議団)

Aブロック Bブロック Cブロックに分かれて進められている。

Aブロック

総事業費 504 億円、区域面積 1.2 h a、核テナントとして (株) 福屋

Bブロック

総事業費 391 億円、区域面積 1.4 h a、核テナントとして (株) ビックカメラ

Cブロック

総事業費 320 億円、区域面積 1.9 h a、森ビル都市企画は建設業務代行者

目的 広島駅に隣接した重要な位置にあり木造老朽化が密集し立地にふさわしい土地利用がされていない。再開発事業で本市の陸の玄関口にふさわしいシンボル性の高い高次商業施設を建設する (資料より)。ABCブロックの目的はすべて一緒になっている。

共産党区議団は駅前再開発事業には大きな問題点があると考えている。そのため批判的な角度から意見をしたい。

例えばBブロックの開発事業では、東棟と西棟を作り東棟は商業スペースと駐車場、西棟は五階以上を住宅 (513戸) 高さ197メートルとなっている。

まず、一つ目の疑問が当初の目的は老朽化のための建て替えであるにも関わらず、513戸もの住宅が必要だったのか。魅力ある街づくりをつくるうえで高

層ビルの必要性が感じられない。

二つ目の疑問がそこで商売をしていた方が商売を続けられない疑問である。多くの個店があったにも関わらず立ち退きを迫られそこには魅力ある個店ではなく大資本が入ることによりどこにでもある駅前のショッピングモールになってしまうのではないか。

三つ目の疑問は513戸の住宅をつくるにも関わらず、学校や保育施設などの対応が見られない。質疑の中でもこの問題点を指摘する声があったが明確な答弁はなかった。

このような点を鑑みて駅前再開発事業は市の事業にも関わらず住民に対しての利益や福祉の増進がほとんど見られない。「魅力ある街づくりとは」の根本から考える必要がある。



(大田区議会民進党)

広島市が行っている駅前の再開発事業の説明を受けたが、各ブロックで個々の事業を進めている感が強く、それぞれのブロックが計画上リンクしているように感じられなかった。「老朽家屋が密集し、立地にふさわしい土地利用がなされていない」状況の打開のための再開発であったと考える。理由から読み取れるように、駅前でなければ再開発の俎上には上がらなかったであろうし、逆に駅前故に何ができて人の回遊が望める。特段本事業から、大田区が学ぶべきことはないかと考える次第である。

(闘う改革の会)

戦後の復興の台所として駅前市場が社会的役割を果たしてきたが、物流の在り方や人の消費の在り方などの変化により、その社会的な役割を終えてきたという事を開発該当地区の住民が認めた事が駅前再開発を進めた重要な視点であったと感じた。

その合意形成を取るまでの熱意と粘りに感服した。

都市機能の再生を果たした広島市と再生を果たせなかった広島市では10年後の広島市の姿は大きく異なつたであろうと思う。

大田区の中心核である蒲田と大森にも同様の事が言えると思う。

特に一定規模の民間投資を得るにはタイミングとビジネス上の合理性が求められるが、合理性が足らなかった所を埋めたのは地権者と広島市、そして開発を実行した民間事業者である。それぞれのケースで事業完成までのプロセスは異なるとは思いますが一つの成功事例として参考に行きたい。

(大田無所属の会)

老朽化した駅前エリアの再開発について、ご苦労された経緯を伺った。ポイントとして、広島市、県としてはあくまでオブザーバーに近い立ち位置であった事、地権者をはじめとする権利関係者たちが、問題意識をもって再開発に取り組んだことが挙げられる。また、それが結果的に功を奏したともいえる。

広島駅前南口のエリアを三つのブロックに分けて捉え、ブロックごとに特色ある再開発がなされている。商業、住戸、観光など幅広い分野に対応できる施設建設がなされており、今後も発展を続けていく可能性を感じた。

地権者が多く分かれている場合の再開発は大変に骨を折る場合が多いが、良い参考例と言える。



(3) 広島県江田島市

◆視察項目

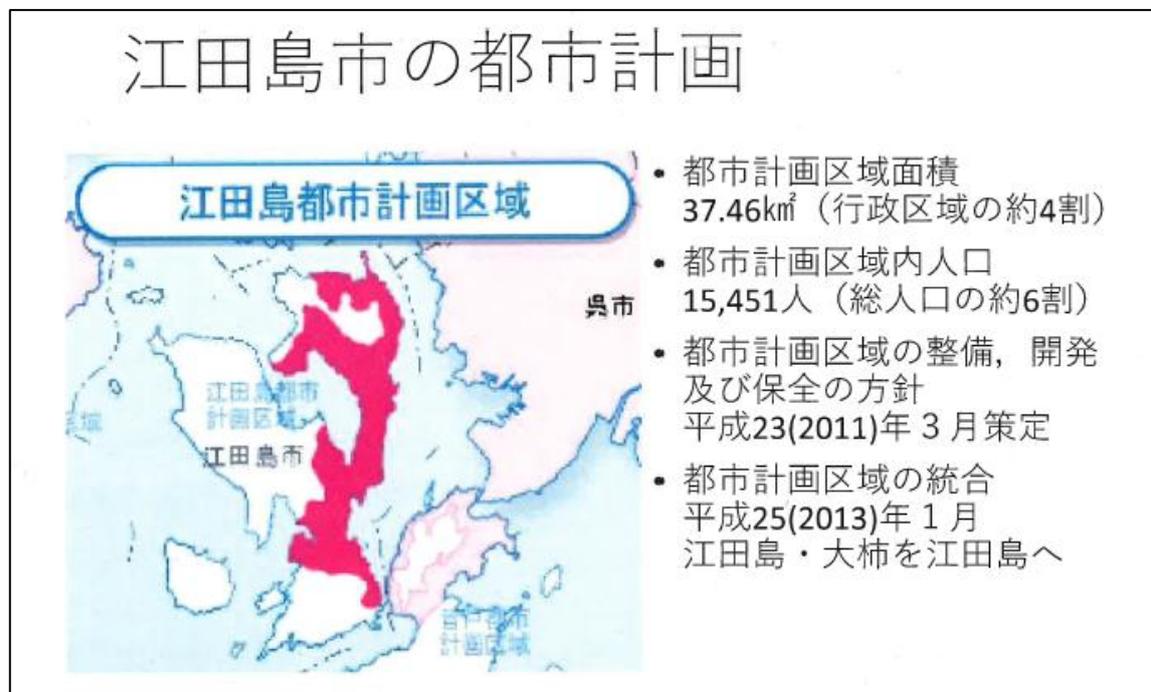
都市計画マスタープランについて

【概要】

都市計画は、都市における合理的な土地利用の確保、道路、公園、下水道などの都市施設の整備、土地区画整理などの市街地整備などにより、快適な都市生活や機能的な都市活動を確保するもので、都市の健全な発展を図る上で大切な役割を担っている。

都市計画マスタープランは、江田島市総合計画に示される将来都市像の実現に向けて、都市計画に係る諸施策を総合的、計画的に推進するために策定するものである。

(江田島市都市計画マスタープラン 概要版から引用)



(江田島市行政視察資料から引用)

【所感】

(自由民主党大田区民連合)

「江田島市マスタープラン-みんなで築く魅力ある『海生交流都市』-」は、日本の多くの地域が直面している人口の減少にどの様に対応して行くか、市の海と島の自然を生かしながら魅力づくりと交流人口の拡大につなげるゾーンの整備・充実に努め、江田島市への重要なアクセス手段であり、市民生活の基盤でもある広島市や呉市をつなぐ海上交通の整備・充実に努めるもので、民泊型修学旅行の誘致に積極的の取り組み、サイクリングを楽しむ観光にも力を入れていました。

また、人口減少により増えた空家を短期長期に貸し出す取り組み等で、移住者も10年で100世帯程が増えたとの事で、瀬戸内海に浮かぶ自然環境の良さによるものとしています。そこで市民生活に欠かせない交通手段であるフェリー、平成26年度から赤字航路線一線の欠損額への補助をし、市営船航路を平成27年10月から指定管理者制度を導入して市民生活を守り経費の削減に努めていました。

運航数の減少は市民の生活を不便にしますが、市にとっては費用がかかる、難しい問題であります。

(大田区議会公明党)

自然との共生・都市との交流による「海生交流都市」えたじまを目指しているが、著名な観光資源が無かったことで平成17年度の71万人をピークに減少傾向となり自然等地域資源を活用した体験型観光に着目し、民泊の取り組みをする。

「上げ膳据え膳は旅館業務になるのでやってはいけない」ので、体験型修学旅行をホームステイの形で農山漁村の民泊を活用して需要を高める経緯と伺う。

平成23年に広島県民泊取扱指針が策定されスタートを切る。

今年度の島内の民泊数は110軒。受け入れ児童・生徒数は4,039人。参加学校数は31校を数える。

地元の漁師や農夫がインストラクターとなって修学旅行のメインの体験プログラムの手ほどきをするが、研修をしても我流を通す傾向があるため市職員が誘導しインストラクターの自立ができない事などが課題とのこと。

大学との提携をと考えるが島民の高齢化により困難ともいえよう。

本区とは民泊の目的が違うが参考になった。

(日本共産党大田区議団)

江田島市の海上交通の現状

大田区として海上交通の方向性や問題点などの説明を受けた。

行政が財政的に関与する航路として中町航路があり、H27年9月まで市の直営として運行をしていた。毎年4～5千万円程度の欠損金があった。H27年10月から事業者への指定管理による運行を開始（市の所有する高速船3隻を無償貸与）。指定管理料の支払い・収益納付ともに無し。初年度（H27年10～H28年9月）は約3千万円の黒字。

コスト削減として12名体制から10名体制に。船を4隻から3隻に削減。燃料も市内購入ではなく市外で購入することにより単価引き下げ。

海上交通 市民の主な用途としては広島市・呉市方面への通勤・通学・通院・買い物等であり生活手段である。

大田区が現在、海上交通を検討しているのは観光としての位置づけである。

しかしながら江田島市のような通勤・通学のための位置づけとして検討する可能性はある。

そのためには利便性の向上が必須であり、江田島市が取り組んでいる①ICカードの導入②バリアフリー化の推進③わかりやすい公共交通情報の提供④海上交通と陸上交通の連携強化などを学び議論をしていきたい。

(大田区議会民進党)

江田島市にて表題のマスタープランの説明を受けたが、区域（江田島）以外を包括したまちづくりの方針が示されており、大変参考になった。人口減少が

進む江田島市において如何にして広島市、呉市から人の流れを呼び起こすか、懸命な取り組みを行っていると感じた。

特に島内においてもあえて過疎化が進む地域に島外住民の定着を目指している点は、行政サービス維持のためにインフラ集中を行う他の自治体とは異なる姿を見た。

また、海上交通網の知識、視点に欠ける私自身としては、本土と多重的に海上交通網構築を目指す「海生交流都市」という考え方は大変興味深いものであった。この経験を大田区の行政に生かせるように努力したいと考える。



(闘う改革の会)

江田島市はもともと17の村があり、その村が合併して現在の江田島市となった。

島ではあるが音戸大橋を通り呉市へとアクセスも可能である。しかし広島市へのアクセスの主要交通は船舶である。

島民の人口減により船舶の利用者が減るなど海路の維持はなかなか困難である様だ。大田区が進めようとしている舟運を活用した街づくりを進める上で私たちが留意しなければならない点であろう。

観光目的なのか、日常交通としての舟運利用なのか、観光目的であれば大田区によほどの集客能力が無ければ舟運の活用は現実的ではないと考える。

現状での可能性を探るなら羽田空港へのアクセスへの需要という事になるが羽田から区外への舟運によるアクセス環境を整えるのは大田区が手掛ける事業として適切なのか慎重に検討する必要があると考える。

(大田無所属の会)

江田島市は海路で広島、呉などと結ぶ海生交流都市である。また、呉とは陸路でも結んでいるものの、やはり広島方面との海路での往来が主要な交通手段の一つとなっている。そうした環境を踏まえた、市ならではの公共整備を行ってきており、市民の生活基盤を支える交通手段とインフラ作りに注力されている。区でも海上交通の充実を図るうえで大変参考になると感じた。

